



ЕВГЕНИЙ КОРПАЧЁВ

МОТОРОКЕРЫ

Автор-Моторокер

Рассказы

О мотоциклистах
СССР

Евгений Корпачёв

Моторокеры. Сборник рассказов

«ЛитРес: Самиздат»

2008

Корпачёв Е. Н.

Моторокеры. Сборник рассказов / Е. Н. Корпачёв — «ЛитРес: Самиздат», 2008

В книге описана эпоха моторокерского движения в Советском Союзе с 1987 по 1992 год. Интересные, захватывающие истории из жизни мотоциклистов полны опасностей и приключений, романтических встреч. Книга формирует яркое впечатление и не оставляет равнодушными никого, кто любит скорость, свободу, путешествия, развлечения и романтику. Предназначена для широкого круга читателей.

Содержание

Пролог	5
Первый мотоциклист. 1948 год.	6
Мотогонщики. 1962 год.	8
Мопед. 1985 год.	9
Моторокеры. 1987 год	12
Новый сезон. Весна 1988 года.	14
Поездка на дачу. Июнь 1988 года	15
Конец сезона 1988 года.	21
Рывок в Новосибирск. Весна 1989 года.	22
Учёба на водительское удостоверение. Весна 1989 года.	25
Первый мотоцикл. Лето 1989 года.	26
ГАИшники. Лето 1989 года.	29
Ремонт. Лето 1989 года.	31
Наши мотоциклы и мы. Лето 1989 года.	32
Конец ознакомительного фрагмента.	35

Пролог

Цель этой книги – рассказать об интереснейшей жизни мотоциклистов-любителей в период с 1987 по 1992 год в Советском Союзе. Именно на эти годы приходится пик моторокерского движения.

В повести, полной захватывающих приключений, я описываю наиболее показательные случаи времени моторокеров. Рассказываю самые увлекательные реальные истории со стремительно и непредсказуемо развивающимися событиями и романтическими встречами.

Полные опасностей погони, путешествия, приключения не являются единственной целью повествования. Для формирования полной картины целой эпохи я рассказываю о некоторых интересных моментах политической жизни страны, оказавших существенное влияние на жизнь моторокеров.

Считаю нужным также рассказать о периоде, предшествовавшем разгару моторокерского движения и времени его упадка.

Особо подчёркиваю, что мотоцикл – средство повышенной опасности и некоторые события, описанные в книге, не должны стать примером для подражания, особенно молодёжи. Но не писать о них я не имею права, так как это было бы утаиванием части событий.

При описании я старался быть объективным и не давать оценку нашим поступкам (например, мотогонки ночью в нетрезвом состоянии с пассажиром в деревне без шлемов), оставляя наши деяния на суд читателя.

Слово «Моторокер» стало популярным в конце восьмидесятых годов двадцатого столетия. Образовалось оно от слияния двух английских слов: «Moto», что значит «Мотор» и «Rock», что значит направление музыкального движения «Рок». То есть меломаны, увлекающиеся рок-музыкой и катающиеся на мотоциклах, стали именоваться моторокерами.

Некоторые рассказы содержат несколько углублённые технические подробности, что я, как автор, считаю неотъемлемой частью повествования. Из песни слова не выкинешь, без этого картина была бы не полной.

Если кому-то из Читателей технические термины покажутся неважными, он вправе их пропустить. Рассказ построен таким образом, что общий смысл в этом случае не исказится.

В конце книги приведён глоссарий, призванный в самых общих чертах дать понятие о некоторых упоминавшихся терминах.

Надеюсь, мой труд оставит приятное впечатление у Читателя, пожелавшего познакомиться поближе со своеобразным миром моторокеров.

Первый мотоциклист. 1948 год.

Мотоцикл я люблю с детства. Это у меня наследственное. Мой дед после войны служил пожарным в рабочем посёлке. Свободное время на работе у него было, скудные технические возможности тоже, и это позволило деду заняться конструированием мотоцикла. В те годы даже электричество было не везде. Пляски происходили под гармошку и балалайку в клубе имени Феликса Эдмундовича Дзержинского. Он располагался в соседнем посёлке «Чекист». Там даже было музыкальное оборудование – трофейный патефон с несколькими пластинками. Его заводили по большим праздникам. В условиях тотального дефицита, когда даже хлеб был по карточкам, дед собрал первый в рабочем посёлке двухколёсный самодвижущийся аппарат. Дед и отец упорно употребляли по отношению к нему термин «Мотоцикл». Из уважения к ним я буду придерживаться их мнения. Тем более что в то время – конец сороковых годов – во всей округе ничего подобного не было никогда.

Где-то на свалке дед раздобыл бульдозерный пускач (примитивный лёгкий бензиновый движок-стартер для тяжёлого дизельного двигателя). Он был заклинивший. Дед реанимировал его. Всю зиму он конструировал в пожарной мастерской, и к весне был готов протомотоцикл. Не буду утомлять читателя подробностями мук изобретателя в послевоенные годы в Советском Союзе. Скажу лишь о поршне. Эту деталь получилось изготовить с третьей попытки. Это был деревянный поршень из осины, сутки он варился в автоле (масле для двигателей внутреннего сгорания).

Конструкция мотоцикла неоднократно переделывалась. В итоге получилось вот что: двигатель с деревянным поршнем, мощность одна лошадиная сила. Рама велосипедная, переделанная с помощью деталей от панцирной кровати, все соединения – с помощью заклёпок. Колёса разного размера от разных велосипедов. Бензобак, точнее, бензобачок – из армейской фляжки. Торможение – ногами по дороге, роль тормозных колодок выполняли подошвы сапог. Кстати, асфальта в рабочем посёлке «Нахаловка» не было никогда, и в обозримом будущем не предвиделось, так что особых проблем с торможением в грязи не возникало. Система охлаждения – фитильная: несколько витков асбестового шнура, намотанного на цилиндр. Перед каждой поездкой необходимо было обильно смачивать его водой. Во время поездки периодически поливать, чтобы он не пересыхал и цилиндр не перегревался. Газ нужно было давать помощью оригинального приспособления, называемого «подергушка». Её привод, тросик, не имел оплётки вообще, от карбюратора через несколько направляющих кронштейнов-колёчек подводился к правой рукоятке на руле. На его конце имелась петля. Её следовало надевать на большой палец. Запуск двигателя осуществлялся с толкача, останавливался он просто – нужно было сбросить газ, двигатель глох сам. Мотоцикл вообще не имел электрооборудования, за исключением примитивной системы зажигания. Кроме отсутствия тормозов и электрооборудования, также не было, даже в принципе, сцепления, подвески, глушителя... Да и вообще, ничего лишнего там не было, кроме самого крайнего минимума. То есть было только то, что необходимо и достаточно для движения. И ещё: была идея, а это главное.

Два колеса с мотором и дорога – что ещё нужно для счастья?

Экипировка моего деда была чисто пожарная. В ней он ездил на работу. Плотный брезентовый халат защитного цвета до пят – он развеивался на ветру, дед при этом был похож на Чапаева, медный шлем с гребнем, кожаные перчатки-краги, кирзовые сапоги. И ещё круглые очки для газовой сварки с прозрачными стёклами.

Дед мчался на мотоцикле по посёлку со строгим выражением лица. Ездил он, нахмурив брови. Ветер трепал его густые чёрные усы по щекам. Душераздирающий грохот истошно тарахтящего мотора без глушителя постоянно приводил в бешенство всех собак в посёлке. Они бежали за ним огромной сворой и свирепо лаяли, но их не было слышно из-за невероятного

рёва мотора. Также и дети гурьбой бежали за дедом, кричали и махали маленькими ручонками. Взрослые, приставив руку козырьком ко лбу, смотрели на него, пока он не скрывался из виду. Густой сизый бензиновый чад клубами завихрялся за спиной мотоциклиста. Люди, впервые видящие это зрелище, очень удивлялись, как это такой маленький мотор может надевать столько шума и дыму. Фронтвики говорили, что отчаянный рвущий воздух звук был отдалённо похож на дикий рёв подбитого фашистского самолёта «Фоккевульф». Но это ничуть не мешало моему деду с непроницаемым выражением лица лихо отжигать по посёлку. Строгое выражение лица он делал не только для солидности, но и для того, чтобы никто не догадался, что он получает истинное наслаждение от езды на мотоцикле.

Дед относился серьёзно к технике. Каждый раз перед поездкой он с достоинством вытаскивал из тесного сарая мотоцикл и осматривал его. Закрывал сарай, поворачивая загнутый гвоздь, вбитый в косяк. Этот запор предохранял только от ветра. Если в сарае в тесноте наступал на грабли, они резко с глухим стуком ударяли его по медному шлему. Тогда дед молча, не меняя положения тела, оборачивался к бабушке, демонстрируя ситуацию с назидательным видом. Дескать, когда вы будете убирать на место инструмент, если бы не мой шлем, у меня была бы шишка на лбу, а это несолидно, ведь я же не только пожарный, я же мотоциклист! Бабушка при этом всегда стояла на крылечке, закутавшись в шаль, провожала мужа на опасную работу. Затем он сморкался в клетчатый носовой платок чудовищных размеров, вытаскивал часы на цепочке, смотрел на них. Поворачивался, грозил пальцем детям. Садился на мотоцикл, расправлял усы, резко отталкивался ногой. Мотор заводился с пол-оборота, и дед с оглушительным грохотом уезжал, оставив во дворе густое облако сизого дыма. Выезжал и приезжал он всегда строго в одно и то же время. Некоторые люди сверяли по нему часы. Когда дед передвигался по посёлку, все знали, где и как он едет по причине оглушительного рёва двигателя. Скорость мотоцикла по прямой дороге достигала тридцати километров в час, если не было встречного ветра. Командование уважало его, и поручало ему инспектирование удалённых объектов. Для этих целей официально выделяли казённый бензин. Дед иногда ездил достаточно далеко – до самой водокачки.

Мой отец подрост, и, естественно, проявлял жуткий интерес к мотоциклу деда. Однажды он отважился, и решил в его отсутствие прокатиться. Ему понравилось даже более, нежели он ожидал. Такое удовольствие он оказался не в силах прекратить. Но катался он недолго. Кончился бензин, а отец подумал, что мотоцикл сломался. С ужасом он ожидал реакции деда. Но дед, к удивлению, оказался благосклонен, довольный самостоятельностью сына. Таким образом, у отца о двухколёсной технике с мотором сложились исключительно положительные впечатления. И в его жизни определились уже конкретные ценности и устремления. Так был определён жизненный путь моего отца.

Мотогонщики. 1962 год.

Прошли годы. Появились чудо-мотоциклы: ИЖи, Явы, Чезеты, Паннония. Моему отцу было четырнадцать лет, когда он пошёл работать, чтобы купить мотоцикл. Его мечта исполнилась, он купил с рук Яву-250. Прекрасный аппарат, мощность четырнадцать лошадей! Скорость сто двадцать километров в час и больше. Такое и не снилось! Его отец (мой дед) прокатился и сказал, что в его годы он о таком и не мечтал и что прогресс с тех пор шагнул далеко вперёд.

Мои родители познакомились, когда моему отцу было двадцать два года, а моей матери восемнадцать. Друг моего отца приехал к женскому общежитию к своей подруге на мотоцикле. Мой отец приехал с ним за компанию. У них обоих были «Явы-250». Мотоциклы были красивые, окраска бардовая с бежевыми элементами. Многие девчонки высунулись в окна, всем хотелось прокатиться со свободным мотоциклистом, но они только хихикали и стеснялись. Зато вечерами слушали завораживающие рассказы тех, кому удавалось покататься на мотоциклах. У многих это стало мечтой. Моя мама не была исключением. Она не робкого десятка, набралась храбрости и крикнула:

— Мальчик, прокати меня на мотоцикле!

Мой будущий отец посмотрел на мою будущую маму, и сразу же согласился.

Мама мгновенно собралась, и вышла вместе с подругой. Мотоциклы завелись и умчались вдалёк, увозя девчонок.

Через некоторое время мои родители поженились, а ещё через год родился я. Беременность моей матери ни в коей мере не мешала ей кататься на мотоцикле отца за рулём. Таким образом, я, ещё не родившись, уже ездил.

Тогда мотоциклистов было очень много. Почти в каждом подъезде обычно среди жильцов был мотолюбитель. Мотоциклы, в том числе без колясок, стояли прямо во дворах у подъездов. Это был серьёзный вид транспорта. На мототехнике ездили на работу, в гости, в магазин, по делам. В том числе зимой.

Престижными считались мотороллеры. Они имели по сравнению с мотоциклами скромную динамику езды. Но зато считались более комфортными, так как заводились ключом зажигания и имели широкий фартук, предохранявший водителя и пассажира от брызг.

В тёплое время года по вечерам в нашем небольшом городке молодёжь собиралась в городском парке. Там находилась танцплощадка «Клетка». Она представляла собой деревянную эстраду (крытую сцену), где играл вокально-инструментальный ансамбль. Перед ней была площадка из деревянных досок, довольно большая, чтобы вместить всех желающих. Огорожена она была деревянной решёткой из диагонально сколоченных брусков, откуда и пошло, собственно, её название.

Мотоциклисты, приезжавшие туда, были объектом особого внимания. Они приглашали наиболее привлекательных девушек покататься. А тем было довольно лестно быть избранными из многих, и они с удовольствием соглашались. Тем более что покататься на мотоцикле хотелось всем.

Так же там собирались молодёжные группировки из различных районов города. Они враждовали между собой. Делить было особенно нечего. Конфликты, сопровождавшиеся массовыми драками, возникали от скуки. Постоянно дежурили несколько дружинников и милиционеров, призванных охранять правопорядок. Мотоциклисты же, проживающие во враждующих районах, очень редко принимали участие в драках, так как, во-первых, катались все вместе, и, во-вторых, впечатлений у них было и без того предостаточно.

Мопед. 1985 год.

В детстве у меня была любимая игрушка – пластмассовый конь на колёсиках. Но я считал, что это «Моцоцыкыл», подходил к нему, ударял по левой подножке и кричал громко: «Р-р-р-р!!!». После этого садился на него и мчался по длинному коридору коммунальной квартиры, отталкиваясь ногами от пола. При этом громко рычал, пытаясь воспроизвести звук мотоцикла с коляской ИЖ-Юпитер-2, на котором ездила наша семья – папа, мама и я. По двору я катался на велосипеде. У меня было нехитрое приспособление: с помощью бельевой прищепки к велосипеду прицеплялась почтовая открытка или плотный картон так, чтобы его край задевал за спицы. Велосипед при движении издавал характерный звук, похожий на звук работающего мотоцикла. Спицы при этом расшатывались, но это заботило меня уже меньше.

О мопеде я мечтал лет с десяти. Кто-то из моих друзей в конце лета записался в мотокружок на Станции Юных Техников. Брали туда, если возраст был не менее двенадцати лет. Достигнув этого возраста, я пришёл в СЮТ записываться. Приняли меня без проблем. Но там таких желающих было много, и спокойно покататься было невозможно. На десять-двадцать человек приходился один мопед. Мы не столько катались, сколько делили его между собой.

Тем не менее, впервые я сел за руль мопеда именно там. Это был мопед Рига-10. Односкоростной, с педалями. Тормоза на заднем колесе по какой-то причине не работали. Как сейчас, помню свою первую поездку. На двух мопедах нас собралось кататься около сорока человек. Катались мы на асфальтированной площадке, огороженной металлическим забором. Водительские способности каждого, кто садился за руль, подвергались жесточайшей критике. И если он допускал грубую оплошность – например, глох при старте или двигался непрямолинейно – его беспощадно высмеивали. Вот дошла очередь и до меня. Я никогда до этого не ездил на мопеде. Лишь в своих детских мечтах я лихо откручивал газ, резво разгонялся и дерзко маневрировал. Теперь появилась возможность реализовать свои мечты.

И вот, сажусь в седло после очередного покатавшегося мопедиста.

Чувствую себя объектом пристального внимания. Оглядываюсь на других. Вижу ухмылки. Волнуюсь, переживаю. Только бы не опозориться. Трогаюсь. Слава Богу, не заглох. Еду. Неужели свершилось! Вот оно, счастье. Я еду на мопеде! Ура!!

Но площадка маленькая, и забор приближается подозрительно быстро. Понимаю, что открутил полный газ и еду, не управляя им, как на велосипеде. Сбрасываю газ. Мопед замедляется. Опять добавляю. Он резко дёргается и устремляется вперёд. Кое-как, рывками, совершаю разворот, подъезжаю к стоящей толпе. Отжимаю сцепление, пытаюсь тормозить, вращая педали назад. Они беспомощно проскальзывают. Вспоминаю про передний тормоз, использую его. Естественно, на меня обрушивается шквал замечаний мопедистов, мнящих себя бывалыми. В общем, мопед очень быстро сломали, и в тот день мне больше не удалось покататься.

Но, тем не менее, я понял, что всё, на чём я ездил до этого, было несерьёзно.

Первое время, занимаясь в мотокружке, я был под сильным впечатлением. Авторитетом пользовались ребята старшего возраста – лет по пятнадцать. Для них наши мопеды были детской шалостью, они катались уже на мотоциклах.

Конечно, когда у казённого мопеда несколько хозяев, это не езда. И я стал просить отца купить мне собственный мопед. Он прекрасно меня понимал. Но на дворе уже стояла осень, и отец обещал мне, если я буду учиться без троек, то весной будет у меня мопед. Зима тянулась мучительно долго. рассматривая картинки в журналах, мы вместе с мальчишками мечтали о мопедах. Мне снились сны, будто я катаюсь. Помня условие отца, я учился старательно и его условие выполнил. Ближе к весне стал теребить отца. Семья наша была не из богатых. В магазине новый мопед «Верховина» стоил сумасшедших денег – двести сорок рублей. Папа

нашёл вариант немного дешевле – «Рига-12», с документами, за две бутылки водки стоимостью по десять рублей.

Мопед был разобран, детали сыпаны в мешок, рама отдельно, колёс не было вообще. Дело в том, что его прежний владелец решил сделать из него трактор для огорода, а из колёс тележку. Тележку он сделал, на трактор уже не хватило терпения.

Отец покупку хранил от меня в тайне. Раздобыл где-то колёса, собрал мопед. И, наконец, сообщил мне о покупке.

Ярким весенним днём, в середине апреля, мы с отцом на машине приехали в гараж. Там я увидел мопед и расстроился. Я хотел «Карпаты» или «Верховину». Эти мопеды имели кикстартер (рычаг для запуска двигателя ногой) и бак спереди. И вообще были очень похожи на мотоцикл. Мой же мопед был педальный, и бензобак имел плоский, над задним крылом. Рама красная, бак и крылья кремовые. Спереди вместо бензобака была пустота. Рама в этом месте имела большую впадину, как у велосипеда для девчонок. Я обиделся на отца и заявил, что на этом керогазе кататься не буду. Он был весьма раздосован моей реакцией.

Но перед тем, как обидеться окончательно, решил всё же прокатиться немного. Один разок только. Сел и поехал. Сначала потихоньку, неуверенно. К своему огромному удивлению, заметил, что езда доставляет мне колоссальное удовольствие. Несмотря на то, что мопед совершенно не нравился мне внешне, я буквально влюбился в него. Любовь зла. Гордость не позволяла мне кататься долго, и я с горьким чувством подъехал к отцу в гараж. Глубоко сожалел о том, что сделал поспешные выводы относительно мопеда.

Отец в это время вместе с соседями по гаражу горячо обсуждал какую-то проблему с автомобилем одного из них. Увидев меня, он повернулся и махнул мне рукой:

– Ну, катайся, катайся пока. Далеко не езди. – И опять отвернулся, не желая отвлекаться от интересной полемики. Я постоял немного, потом плюнул на свою гордость, развернулся и радостно понёсся кататься по «Парусинке» с восторженным лицом.

«Парусинка» – это комплекс гаражных кооперативов. Расположен на дне гигантского песчаного карьера, где когда-то добывали песок для строительства. Потом здесь располагался посёлок строителей, которые какое-то время жили здесь в палатках из парусины. Посёлок впоследствии исчез, название осталось.

В тот день я с упоением катался до темноты. Домой я ехал возбуждённый, рассказывал отцу, как катался и какие эмоциональные переживания испытывал. Как здорово ехать, когда не нужно крутить педали, а достаточно лишь лёгкого движения рукояткой газа, и мопед послушно разгоняется. Мне нравилось объезжать препятствия и маневрировать, наклоняя мопед в стороны. Отец был весьма доволен. Дома я рассказал маме, какое это чудо – мопед. Когда лёг спать, долго не мог заснуть. В школе весь следующий день рассказывал всем о своём сокровище. Некоторые говорили мне, что мопед мой не так уж и хорош, так как с педалями ездить не престижно, и вообще модель устаревшая. Уже потом, позже, я понял, что мне повезло, и что этот мопед – одна из наиболее удачных конструкций.

По достоинству оценил я и педали, когда, по различным причинам, не хватало тяги двигателя. Кстати, соревнуясь наперегонки с другими мопедами, я имел перед ними неоспоримое преимущество. Также, прокатившись на мопеде товарища, у которого бензобак вплотную примыкал к сиденью («Карпаты»), я сильно стукнулся об него и сразу оценил преимущество впадины на моей раме. Впоследствии отец где-то взял бензобак от какого-то мопеда похожего цвета, и приделал мне его спереди. Мопед сразу стал смотреться как-то солиднее. Причём, даже оригинальнее, чем обычные мопеды. Бензин впоследствии я заливал только туда. Между седлом и баком, тем не менее, ещё оставалось пустое пространство. Двух баков ни у кого вообще не было.

Впоследствии на своём мопеде я катался по деревне Виленке, где у нас был мичуринский участок.

Минуло несколько лет, и мои друзья-мопедисты стали обзаводиться мотоциклами. К мопедам они уже относились свысока.

Моторокеры. 1987 год

Впервые я прокатился на мотоцикле «ИЖ-Планета-Спорт-350» моего друга Камыча в апреле 1987 года. Мне было четырнадцать лет.

Это было так. Я пришёл с друзьями на Парусинку, за компанию. Мы хотели побывать в среде моторокеров, посмотреть, как они катаются. Там встретил некоторых своих друзей по мотокружку.

Один из них, Камыч, дал мне прокатиться. Ощущение ни в какое сравнение с мопедом не шло. Такое резкое ускорение, такая большая скорость, колоссальная тяга! Слишком скуден человеческий язык, чтобы описать мой восторг. Всего небольшое движение рукояткой газа, и двигатель взрывоподобно рычит, мотоцикл мгновенно отвечает рывком вперёд. Мощность мотора мне казалась беспредельной. Я с трудом контролировал её. Шутка ли – двадцать восемь лошадей при массе сто сорок килограмм! Резко – газ, невероятный рывок вперёд, дикая скорость, и я уже плохо владею ситуацией. А двигатель продолжает молниеносно наращивать тягу и, кажется, нет предела этому запредельному ускорению. Звук мотора злобно повышается вместе со скоростью. Ветер в лицо, дрожь по позвоночнику, я в полном экстазе. Яростно воя, мотор, кажется, чувствует моё взбудораженное состояние и впадает вместе со мной в состояние бешеного восторга. Прокатился я только на первой и второй передаче. Представил себе движение мотоцикла на третьей и четвёртой и содрогнулся. Сел я на мотоцикл одним человеком, приехал уже другим. Так закончилось моё детство, и началась юность.

После этого я больше не мог думать ни о чём. Моя страсть стала маниакальной. Мопед больше был не в состоянии удовлетворить мою жажду движения. Я уже узнал предел его технических возможностей, и удивить меня он не мог. Он был словно интересная, но уже прочитанная до конца книга.

Я стал буквально терроризировать родителей, требуя от них в ультимативном порядке мотоцикл. Обещал учиться только на пять с плюсом, выносить мусор два раза в день, мыть полы ежедневно, вскопать весь огород и дорогу рядом с огородом, согласен на любые условия.

После нескольких скандалов я немного успокоился после того, как между мной и родителями было заключено соглашение при условиях с обеих сторон. Их требования: первое – до достижения мной шестнадцатилетнего возраста, с которого разрешено управлять мотоциклом, чтобы я больше не устраивал истерик, не сводил их с ума, и вообще чтобы они от меня не слышали слова «мотоцикл»; второе – получить к тому времени водительское удостоверение категории «А»; третье – учиться без троек, и чтобы их не вызывали в школу по поводу моего поведения; четвёртое – безоговорочная помощь на огороде.

Моё требование одно – мотоцикл.

Но устного договора мне было мало. Я требовал гарантий. И они были мне предоставлены. Как и большинство детей, я был застрахован в «Госстрахе» на тысячу рублей. Родители много лет платили по десять рублей с каждой полочки. И срок получения страхового накопления подходил летом, через два года. Они показали мне документ. Я клятвенно пообещал родителям, что сожму свою волю, как пружину, в крепкий кулак и выполню их условия. Но если они посмеют обмануть меня, я убегу из дома, брошу школу, устроюсь на какую-нибудь работу, заработаю денег и куплю себе мотоцикл. А меня они больше не увидят. Они не сомневались в моей решимости и понимали, что, может, так я и не поступлю, но проблем могу наделать больших.

Я продолжал постоянно ходить на Парусинку и катался на чужих мотоциклах. Чаще всего пассажиром. Это дело оказалось не простым, как и всё, что связано с двухколёсной техникой.

Пассажир, сажающийся в седло мотоцикла, обязан хорошо подумать, готов ли он к поездке, и сможет ли неукоснительно выполнять предъявляемые к нему требования. Пассажир мото-

цикла – это не пассажир такси. На водителе лежит дополнительная ответственность за него. Мотоциклисту гораздо тяжелее физически, да и морально, везти пассажира, который должен это хорошо понимать и помогать водителю так же физически и морально.

Итак, пассажир обязан:

- 1 Сидеть ровно, не болтаться на сиденье;
- 2 Держать голову постоянно с какой-нибудь одной стороны, лучше с правой;
- 3 Уметь подавать руками сигналы поворота и остановки;
- 4 Держать груз, если он есть;
- 5 Балансировать синхронно с водителем и наклоняться в ту же сторону, что и он, независимо от своих ощущений;

6 При остановке слегка наклонять мотоцикл вправо, упираясь ногой в дорогу, так как водителю необходимо переключить коробку передач, педаль которой находится слева.

7 Садиться и слезать с мотоцикла быстро.

8 Слезать до разворота и наоборот, садиться после разворота, если водитель намерен развернуться, например, во дворе,

9 Быть готов разделить с водителем все затраты, опасности, трудности и тяготы поездки до конца.

А так же пассажир имеет право:

- 1 Бояться, разрешается кричать;
- 2 Отказаться от поездки, но лишь до старта.

Те, кто умел ездить сзади, пользовались особым уважением. Особенно девушки.

Я узнал, что первого мая будет открытие мотосезона с коллективным заездом мотоциклов. Напросился к Камычу пассажиром. Конечно, массовая сцена движущейся колонны мотоциклистов потрясла меня до глубины души. Никогда в подобных мероприятиях я не участвовал и ничего подобного не видел.

Это лето я целиком провёл в среде мотоциклистов. Таких безлошадных, как я, было несколько человек. Мы ездили дни и ночи напролёт, помогали друзьям с ремонтом. Часто катались на их мотоциклах, всё время на разных. Гоняли по городу, ездили на дачи, точнее, на огороды, на рыбалки.

Нам было всё равно, куда, лишь бы ехать.

Осень наступила как-то внезапно. Совершенно неожиданно начался учебный год. Занятия в школе мы рассматривали как досадное недоразумение, отвлекающее нас от занятий основным делом нашей жизни. После уроков мы собирались опять на Парусинке и катались на мотоциклах.

Но осень брала своё. Листья на деревьях пожелтели, похолодало. Солнце садилось рано, и вечерние сумерки наступали быстро. Если промачивал ноги, приходилось так и ездить, с мокрыми ногами. Обувь не высыхала, как жарким летом. Вообще во всей природе чувствовалась какая-то грусть. Это уныние передавалось и нам. Мы порой растерянно вспоминали о нереализованных планах, отложенных на «потом». Но «потом» так и не пришло, зато наступила осень.

Ну, ничего, следующим летом мы осуществим все свои мечты. Уж мы-то не будем терять времени даром.

Становилось всё холоднее, народу на Парусинку стало ходить всё меньше. Да и у меня свободного времени было уже мало. Учёба в школе, домашние задания внесли свои коррективы в мою жизнь. Мне оставалось только вспоминать прошедшее лето и мечтать о будущем.

Новый сезон. Весна 1988 года.

Эта зима казалась мне долгой. Ближе к весне я всё чаще думал о мотоциклах. Наступило первое мая. Во всей стране был праздничный день, весь народ вышел на демонстрацию в знак солидарности трудящихся всех стран. Впервые для меня более важным в этот день стал другой праздник – открытие сезона. В традиционной праздничной колонне моторокеров я ехал с другом Рашпилем, и опять пассажиром. Когда же, когда у меня будет свой мотоцикл?!

Пришло лето 1988 года. Для меня это лето было судьбоносное. Я окончил восьмой класс и передо мной встал вопрос: Идти в девятый класс, в СПТУ (Среднее Профессионально-Техническое Училище) или в техникум? Папа сказал мне: иди учиться на токаря – будешь уважаемый рабочий человек, на своём станке всегда калым у тебя будет. И я пошёл учиться на токаря в СПТУ.

В это время в стране зарождались реформы. Начиналась перестройка. Мой отец продал автомобиль ВАЗ-2101 «Копейка», так как у его матери (моей бабушки), подходила очередь на покупку нового автомобиля, занятая ей специально для папы. Кстати, ему предложили купить самую новейшую в то время модель автомобиля «Жигули» – ВАЗ 2108. Но отец привык мыслить по-старому. Он рассудил так: Во-первых, две двери, как в автомобиле классом ниже «Запорожец» – неудобно, во-вторых, модель новая, лобовое стекло в случае чего не достанешь. О предстоящих реформах никто тогда не догадывался. Через пару лет на деньги, вырученные от продажи «Копейки», отец купил себе на базаре кроличью шапку.

На время он приобрёл мотоцикл ИЖ-Планета 1963 года выпуска за сто рублей. Потом коляску к нему за пятьдесят рублей. Это нужно было временно для поездок на огород. Конечно же, отказать мне дать покататься на мотоцикле по деревне отец не мог, и я отводил душу там. Мотоцикл был старый, но мне хватало. Пока. Мне, да и многим моим друзьям, даже нравилась работа его одноцилиндрового двигателя. Мощность четырнадцать лошадиных сил и чудовищный крутящий момент. На холостых оборотах двигателя выхлоп происходил примерно раз в секунду, если не реже. Среднестатистическая нагрузка – шесть человек. Трое на мотоцикле, трое в коляске. Двигатель прекрасно справлялся с нагрузкой, тяги хватало с избытком. По грязи шёл, как по паркету. Этот мотоцикл при движении по грунтовым дорогам, например, по лесу, имел очевидное преимущество перед тяжёлыми мотоциклами типа «Урал». При застревании в грязи или глубокой колее его было легче вытащить, да он был относительно лёгкий, меньше весил, и, вследствие этого, меньше увязал. По сравнению с двухколёсными мотоциклами ездить по деревне на «Планете» с коляской было гораздо удобнее. Отец обычно в пятницу вечером отмечал конец трудовой недели, и мотоцикл попадал в моё безраздельное пользование до воскресенья. Таким образом, всё лето я среди недели катался на мотоциклах по городу, на выходных по деревне. Никакого другого образа жизни я себе не представлял и не желал.

Поездка на дачу. Июнь 1988 года

Часто наши поездки за город имели спонтанный характер. Как-то раз, накатавшись по городу, мы поставили мотоциклы к Ефиму в гараж. Нас было шесть человек: Ефим, Камыч, Ежан, Лёнчик, Трофим и я. Мотоциклов четыре, все ИЖ-ПС. Собрались вместе идти с Парусинки домой. На улице было уже темно, погода испортилась, похолодало, заморосил мелкий промозглый дождь. Мы сидели и разговаривали. В гараже было светло, тепло и сухо. На улицу выходить не хотелось. Весь день мы вместе катались и находились под благоприятным впечатлением прошедшего дня. У всех нас летние каникулы. Ни забот, ни хлопот. Родители кормят, одевают, обувают. От нас требовалось лишь учиться.

Расходиться нам никак не хотелось. Но надо. Родители будут беспокоиться. Я встал, подошёл к двери, приоткрыл её и выглянул на улицу. Дождь устойчиво моросил. Прохладный влажный воздух с порывом ветра слегка дунул в гараж. Холодные брызги дождя намочили мне лицо и руки. Я от неприятного впечатления поёжился и в шутку предложил:

– Ну что, моторокеры, поехали на Виленку.

Все дружно засмеялись, глядя на меня. Но я решил развить шутливую тему и стоял с серьёзным выражением лица, с трудом сдерживая улыбку. Но неожиданно начался следующий разговор:

- Бензина мало.
- С машин сольём во дворе, впервой что-ли.
- А масло?
- Масла у нас ещё почти полная канистра.
- Домой заехать надо, отпроситься.
- Провиант взять заодно.

Мы переглядывались, пытаясь сами себя понять, шутим мы или нет.

– А на Виленке девчонки, может, ждут нас. Хотят, чтобы их прокатали.

Сильный аргумент. В общем, мы опять засобирались. Воодушевлённые идеей преодолеть сложный путь под дождём в деревню, мы поехали по домам отпрашиваться и взять продукты. И ещё нужно было где-то слить бензин как-то.

Я поехал с Трофимом. Заехали к нему домой. Там он был недолго, вышел с сумкой, в ней консервы. В это время я на его мотоцикле проехал по двору, развернулся. Он вышел, сел за руль, вручил мне сумку, поехали ко мне.

Сначала я решил наведаться в соседний двор за бензином. Мы поставили мотоцикл у моего подъезда. Сами взяли с собой припасённые пятилитровую пластмассовую канистру и шланг. Приметили подходящего клиента – автомобиль «Жигули» ВАЗ-2106. Стоит удобно, правое заднее крыло (где горловина бензобака) в кустах. Фонарь у подъезда светит прямо на автомобиль. Это не проблема. Гасим свет. Отходим, наблюдаем издали за окружающей обстановкой. На балконах никого, на улице никого. Машина погружена во тьму. Так. Хорошо.

Как тени, подходим к машине, быстро пролазим к ней в кустах. Осторожно оглядываемся. Вроде всё тихо. Открываю бак, проталкиваю шланг в горловину, одновременно дую в него. По булькающему звуку определяю, что бак почти полный. Без труда сливаем топливо. Хоть бы дружинники в этот момент не прошли здесь. В случае опасности надо убегать. Если поймут с поличным, трудно будет доказать своё алиби. Но ничего, нам ещё нет шестнадцати лет, применить меры уголовного или административного наказания не так-то просто. Тем не менее, становится страшновато так вот рисковать тут. Наконец канистра полная. Аккуратно закрываю бак, Прости нас, дяденька. Мы сотворили это не назло, а в силу необходимости.

Подходим к мотоциклу. Я закрываю собой горловину бака, чтобы туда не попал дождь. Трофим сливает в бак половину канистры. Добавляет в неё двести миллилитров масла, тщательно разбалтывает, выливает в бак.

Захожу домой. Я мокрый, с меня капает. Домашнее уютное тепло приятно манит. С кухни пахнет жареной картошечкой. Телевизор тихо бубнит в комнате. В прихожую вышла мама в мягком тёплом пуховом платке. Идиллия и благодать. Я разулся, снял мокрую куртку, быстро вхожу на кухню. Мама за мной.

– Что так долго? Давай переодевайся, весь мокрый. Замерз, наверное. Руки мой, садись. Бензином весь пропах. Я тебе сейчас котлетку свеженькую с картошечкой горячей, огурчик...

– Мам, мне некогда. Я поехал с друзьями к нам на дачу, на Виленку. Консервов дай мне каких-нибудь. И хлеба.

Мать остолбенела, наливая мне чай. Посмотрела за окно. Там в темноте серые нити лениво морозящего дождя плотно окутали тёмное небо, словно пеленой. По мокрому стеклу медленно текли капли холодной воды. А на столе в кухне дымился горячий чай, в комнате у дивана стояли мягкие тёплые домашние тапочки. Мама посмотрела на меня круглыми глазами. Указывая рукой за окно, пыталась сказать что-то:

– Да ты что, совсем уже... Отец! Оте-ец! Сынок твой собрался ехать куда-то. На улице ночь, ливень хлещет. Иди, скажи ему своё слово.

Из комнаты вышел папа в бледно-зелёной майке, в тёмном дырявом трико с огромными вытянутыми коленями. На ногах шерстяные носки, стоптанные вельветовые тапки. С наполовину полной бутылкой пива. Выйдя из темноты, он шурился на свет. Отхлебнув из бутылки, посмотрел на меня, на мать.

– Я всё понимаю. Романтика, дорога... Мы с матерью сами такие же были. Скажи только мне – какого хрена делать сейчас на огороде? Да ещё с друзьями. Грибы вы будете там собирать с фонариком? Или песни петь под дождём у костра под гитару?

– А здесь, какого хрена делать?

Мама с возмущённым лицом набросилась на папу:

– Ты отец или нет? Вот сыночек – папа родимый. Яблоко от яблони недалеко падает. Какой пример ты ему подаёшь? Я ж не усну, пока он не придет.

Мама увидела, что отец не может повлиять на меня. Тогда она с удвоенной силой набросилась на меня сама:

– Никуда не поедешь. Не пушу!!

– Мама, там люди ждут меня на улице. Не позорь. Не надо только нотаций, эмоций, нравучений и прочих наставлений. Я сам всё знаю. Мне почти шестнадцать уже, паспорт скоро получать, а ты всё меня из сосочки поить пытаешься.

– Ну, чай-то выпей горячий. Быстренько.

Мне было жаль маму, но не мог же я не ехать кататься на мотоцикле. В самом то деле! Чай я выпил. В это время мама молниеносно сделала мне бутерброд с котлетой и с решительным видом, не допускающим никаких возражений, сунула его мне. Сдвинув брови, молча перегородила выход из кухни. Признаться, я с удовольствием быстро съел бутерброд.

Мама стала складывать мне из холодильника консервы в сумку.

– Когда приедешь?

– Не знаю.

– Что значит «Не знаю»? А кто знает? Сколько тебе нужно еды, ты в состоянии сказать? Скажи мне точно, когда приедешь.

– Завтра, скорей всего.

– Как это так? Точно говори.

– Да точно, наверное.

В коридоре я посмотрел на свои мокрые кроссовки. Надел сухие носки. Открыл шкаф, достал оттуда кирзовые сапоги, обул их. Натянул брюки поверх их. Попрощался со всеми и вышел.

На улице Трофим буркнул недовольно:

– Что так долго? Хотел уже без тебя ехать.

– Успеем. Я тебя тоже ждал.

Завелись мы и выехали со двора. Из окна на нас смотрели мать и отец. Я махнул им рукой, и мы скрылись из их виду в пелене дождя. За городом встретились с остальными. Друзья увидели меня в кирзовых сапогах, стали надо мной смеяться и подкалывать меня. Я предложил им посмеяться позднее, когда доедем.

До Виленки тридцать километров. Пол дороги, до поворота на КОС (Канализационные Очистные Сооружения города) был ещё сносный асфальт. Дальше была разбитая гравийная дорога. Вот там-то, где кончился асфальт, и начались приключения, которые мы искали.

Для начала заглох один из мотоциклов. Ежан копается в моторе, мотоцикл наотрез отказывается заводиться. Причина отказа невыяснена. Тяжело ночью под дождём толкать мотоцикл по лужам в темноте, не понимая, почему он не заводится. Толкали втроём – я, Лёнчик и Ежан. Из всех сил толкаем, двигатель натужно гудит, но не заводится. Когда наши силы были уже на исходе, вдруг мотоцикл ободряюще стрельнул. Встрепенувшись, с надеждой толкаем опять до изнеможения. Больше никаких признаков жизни двигатель не подал. Останавливаемся. Тяжело дышим. Сил больше нет. Мы мокрые, и непонятно, от чего больше – то ли от пота, то ли от дождя. Кто-то высказывает предположение, что если свечи сухие, искра есть, значит, что-то с топливом. При свете фары другого мотоцикла снимаем крышку с карбюратора. Вот оно! Игла подачи топлива в главный жиклёр выпала из заслонки и провалилась вниз. Износились канавки на игле. Устанавливаем иглу на другую канавку, заводим мотоцикл. Карбюратор начинает излишне обогащать топливную смесь. Свечу «заливает». Кое-как регулируем состав смеси с помощью регулировочного винта. Но всё равно двигатель на низких и средних оборотах работает неустойчиво. Нужно ремонтировать мотоцикл в гаражных условиях и в спокойной обстановке регулировать карбюратор. Ежан, поклявшись, наконец, припаять иглу наглухо к фиксатору (как делали все), даёт полный газ и на высоких оборотах улетает в ночную завесу дождя. Его красный задний фонарь растворился и исчез во мраке. Мчимся за ним.

Проехали километров пять. Смотрим, стоит Камыч, машет нам рукой. Что такое? У него кончился бензин. Скорее всего, самодельный клапан поплавковой камеры порвался, и топливо, переполнив карбюратор, вытекло через дренаж. Снимаем наш бак, сливаем ему около литра бензина. Теперь он вынужден ехать, периодически закрывая и открывая кран на баке. Доехали до моего огорода. Загоняем мотоциклы в ограду. Дорога заняла у нас около полутора часов.

Входим в дом. Включаю свет, электрический обогреватель-калорифер. Возле него образуются ажиотаж. Все желают просушить носки и обувь. Мои ноги были сухие. Теперь наступила моя очередь смеяться. Вскипятил чайник на электрической плитке, завариваю чай. Открыли консервы. Большинство консервов у нас рыбные (пресервы). Консервы типа тушёной говядины, свинины, баранины и конины продавались по талонам и являлись дефицитом.

Перекусили, попили горячего чаю. Повеселели. На улице уже была глубокая ночь. Дождь продолжал устойчиво лить. Кто-то предложил ехать за девчонками. Если уж нас занесло сюда в такое время, почему бы и не поехать. А вдруг такие же, как мы, бродят где-то в темноте под дождём, гонимые чудными идеями? Шлемы надели только потому, что шёл дождь.

Заводимся. Вперёд стремглав уносится Ежан. За ним, взыв двигателем, улетает Камыч, решив обогнать его, во что бы то ни стало. За ними с рёвом в темноту ринулись Ефим с Лёнчиком. Они не желают быть последними. Я закрываю дом, вскакиваю на сиденье к Трофиму. И мы рвём за ними.

Проносимся по ночной деревне, как вихрь. Наши моторы ревут и воют в ночной темноте, и дождь нам не помеха. Проезжая мимо единственного во всей деревне фонаря возле большого кирпичного здания автобусной остановки, замечаю двух девчонок. Видимо, они слышали нас, и вышли оттуда на улицу. Машут нам руками. Смотрю на них, ожидая от Трофима того, что он остановится. Не затем ли ехали? Но Трофим, не сбавляя газу, с воем реактивного самолёта улетаёт вдогонку за остальными, не желая отставать. Растерянно смотрю на девчонок, оглядываюсь, пролетая мимо. Они смотрят на меня. Машу им рукой, они машут мне, приглашая меня подъехать к ним. Стучу Трофима по плечу, пытаюсь кричать, что там девушки стоят и ждут, когда мы подъедем к ним.

Но не могу докричаться до него сквозь дождь и вой двигателя. Он что-то раздражённо мне ответил типа «Да тихо ты, сиди ровно, не болтайся, видишь, все улетели вперёд, догонять надо». Дождь больно сёк нам лица.

Догнали мы друзей лишь у перекрёстка на выезде из деревни на трассу (большак). Все обсуждали, прокатиться ещё или ехать обратно. Я спросил, почему мы не остановились возле девушек, за которыми и ехали. Все разом замолчали, и вдруг накинудись на меня, спрашивая, почему же я молчал раньше. Моторокеры всю дорогу летели впереди нас с Трофимом, как ракеты. Как они представляли себе наш диалог при такой бешеной гонке, для меня было непонятно. Спросив у меня, где я их видел и, не дослушав до конца мой ответ, все опять сорвались и с космической скоростью бросились вперёд. Мы с Трофимом за ними.

Вдруг смотрим – наши опять стоят. У Камыча залило топливом свечу. Он продувает цилиндр с помощью декомпрессора, безуспешно пытается завести двигатель кикстартером. Характерные чихающие звуки слышались в ночной тишине среди шелеста дождя. Не заводится. Нет, нужно толкать. Толкаем втроём – я, Лёнчик и Камыч. Мотоцикл стреляет, но не схватывает. Запыхавшись, мы остановились. Я оглянулся вокруг. Деревенские собаки, привлечённые звуками мотоциклов, стали собираться вокруг нас. В свете фар они зловеще кружили вокруг. Почувствовали, что мы боимся, и стали смелее. Мы увидели их злобные оскаленные морды рядом. Три работающих мотоцикла своим выхлопом отпугивали их. Нужно быстро заводиться и сваливать отсюда. Поспешно хватаемся за мотоцикл Камыча и бежим с ним вперёд. Собаки это поняли по-своему и бросились за нами. Я думаю, на нас они не кинулись только потому, что рядом ехали другие мотоциклы. Но мотор упрямо не хочет заводиться, колесо проскальзывает в грязи. Но вот, наконец, двигатель затарахтел, густо дымя. Какое-то время он работал, не развивая обороты. Собаки злобно лаяли на нас и кружили вокруг, не решаясь подойти ближе.

Наконец двигатель выработал излишки горючего и радостно взвыл, пугнув собак. Камыч открыл кран на баке и впроорот рванул вперёд. Ежан, отчаянно газуя, кинулся за ним. Эти двое камикадзе постоянно соревнуются друг с другом. Мы с Лёнчиком побежали к мотоциклам. Собаки бросились на нас. Вскливаю на сиденье уже на ходу. Собачьи морды мельтешат рядом. Пытаюсь ударить их ногой, они уворачиваются, но не убегают, продолжают преследовать нас. Каждую секунду ожидаю, что Трофим резко даст газу, и мы умчимся от них. Но он так же стал пытаться обеими ногами стукнуть их. Смотрю вперёд – там Ефим с Лёнчиком тоже устроили драку с собаками, активно раскидывая их. Их мотоцикл опасно вилял из стороны в сторону. И мы с Трофимом, медленно двигаясь, в четыре ноги тоже пытаемся ударить кого-нибудь. Внезапно едущих впереди Ефима с Лёнчиком занесло на жидкой грязи. Неловко перебирая ногами, они неуклюже завернули, и плавно завалились на правый бок. Собаки увидели для себя шанс поквитаться с людьми, и с отчаянным остервенением набросились на них. Озверевшая свора яростно лаяла, и была полна решимости разорвать беспомощно лежащих людей в клочья. Мы с Трофимом мгновенно оказались рядом и стали отбивать наших друзей от обезумевших псов. Ефим не отпускал рукоятку сцепления, чтобы мотоцикл не заглох. Вместе с Лёнчиком они быстро подняли мотоцикл и тронулись. Но вместо того, чтобы убраться

подобру-поздорову подальше от опасности, они продолжили войну с собаками. Нами овладели одновременно два чувства – страх и веселье. Это интересное состояние, необычное ощущение нравилось нам. Так вот, испуганно хохоча и дразня животных, мы и ехали по ночной деревне. Наконец собаки поняли, что ничего хорошего от нас они не дождутся, и стали отставать. И нам тоже это надоело, мы ускорились и погнали вперёд. Видим впереди Камыча и Ежана. Они заметили наши фары и помчались вперёд. Ефим рванул за ними, чтобы напомнить о том, что нужно остановиться у фонаря.

Но те поняли его так, как будто он хочет их обогнать. Так не бывать же этому! Пролетев опять мимо остановки с фонарём, не сбавляя газу, они все с характерным завыванием унеслись вперёд. Мы с Трофимом остановились, заглушили мотоцикл. Было слышно в ночной тишине, как три мотоцикла несутся по деревне, удаляясь. Мы зашли вовнутрь остановки. Но ни внутри, ни вокруг никого уже не было. Своих друзей догнали мы уже возле моего огорода. Поужинали, и расположились на ночлег, благо в кроватях и раскладушках у нас на даче недостатка не было. Возбуждённо обсудив события сегодняшнего дня, мы решили ехать домой утром и заснули.

Утром мы проснулись поздно. На улице светило яркое солнце, дорога частично высохла. Было жарко и парило. Мы стали собираться домой. Сначала позавтракали, потом развалились на брёвнах на улице. После завтрака нас разморило, и ехать никуда не хотелось.

Решили искупаться, а потом сразу же ехать домой. Поехали на озеро. Как хорошо искупаться в жаркий день! Солнце стояло высоко, мы загорали на берегу, забыв обо всём.

Приятно, вспотев от жары, зайти в воду. Так приятна свежесть в жаркий солнечный день! Мы купались, брызгались и плескались, словно дети малые. А потом грелись на солнышке, впитывая его тепло. Это приятное ощущение – чувствовать, как кожа нагревается, поток солнечной энергии наполняет тело, поток положительных эмоций наполняет душу.

Между тем, время шло, и нам опять захотелось кушать. Решили пообедать, а потом сразу же ехать домой. На даче, посмотрев на часы, мы с удивлением обнаружили, что уже вечер. Наш обед оказался уже ужином. После ужина мы опять вышли на улицу. Огромное красное солнце садилось за лес. На улице не души. Ветра нет, тишина просто звенящая. Состояние покоя и умиротворения от природы передалось всем нам. После ужина (естественно, из консервов), нам захотелось покоя. Мы налили себе в кружки чай и вышли на улицу. Чай я заваривал просто: заливал кипятком горсть смородиновых и пару мятных листьев. Чай был очень пахучий, имел характерный аромат. Такую заварку в магазине не продают.

Лениво переговариваясь, мы говорили о том, что вот сейчас ещё посидим, чай допьём, и сразу же поедем домой. Пока допивали чай, придумывали сами для себя отговорки, почему мы не можем прямо сейчас ехать домой. Продукты у нас ещё оставались. Была только одна проблема: как сообщить родителям, что мы остались в деревне. Чтобы совершить телефонный звонок, нужно всё равно ехать в город. Да и телефоны не у каждого из нас есть дома. Но можно попросить людей, едущих в город, позвонить нашим родителям и сообщить им, чтобы они не беспокоились, и что мы остаёмся тут ночевать. Эта идея понравилась всем. Последний автобус отходит в восемь часов вечера, это через пятнадцать минут. Если не успеем отправить записку в город, придётся ехать домой. Только что лениво развалившиеся под действием умиротворяющей обстановки, мы вдруг встрепенулись, возбуждённые новой идеей. Я нашёл огрызок карандаша, на кусках картона мы написали домашние телефоны и адреса. У меня и у Камыча телефонов не было. Оставалось надеяться на то, что кто-нибудь согласится отнести записки к нам домой.

На удивление, стоящие на остановке тётеньки оценили нашу заботу о спокойствии родителей и согласились нам помочь. Таких записок мы отдали три на трёх разных остановках. Впоследствии оказалось, что всем позвонили по три раза и все три записки дошли до адреса-

тов. Мы радостные остались ещё на ночь. Ночевать на даче далеко от дома, в необычных условиях было гораздо привлекательнее, чем дома на мягкой перине.

Утром мы позавтракали. Погода опять стала портиться. Все нехотя засобирались домой. Пока дождя не было, никто особенно не шевелился. Но как только туча заволокла небо, и подул порывами свежий ветер, все вдруг забежали. Поспешно убираемся в доме, одеваемся и собираем вещи.

Видим вдалеке над лесом пелену дождя, надвигающуюся на нас. Сверкнула молния, протяжно, с раскатом, ударил гром. Как будто какое-то чудовищных размеров колесо покатилося по листу металла. Воздух стал влажным, запахло озоном. Сверкающие сполохи стали ударять из тучи всё чаще. Грозовой грохот был чем-то похож на звук заводящегося небесного мотоцикла. Словно буря бросала нам вызов. Принимаем его! Заводимся.

Несёмся по деревне, пытаюсь убежать от дождя. Вылетаем на большак. Тревожно оглядываемся. Туда нагоняет нас. По гравийной дороге разгоняемся около восьмидесяти километров в час. Мотоциклы бросает в стороны. Поднялась пыль, ухудшая видимость. Было страшно мчаться на бешеной скорости по пыльной дороге. Но нами овладело чувство азарта. Мы устроили гонки с ветром и дождём. Хоть бы ни у кого опять не упала игла, не загорелась проводка, не пробило свечу, не засорился карбюратор, не порвался тросик, или ещё что-нибудь не отвалилось не ходу. Кажется, пока нам удаётся отрываться от тучи. Летим вперёд на максимально возможной скорости. Довольно скоро добираемся до асфальта. Разгоняемся. После ухабистой гравийки асфальт кажется нам гладкой скатертью. Сто двадцать километров в час. Сто тридцать. Ветер в лицо не даёт смотреть вперёд. Хорошо тем, у кого есть горнолыжные или мотоочки. Шлем с оргстеклом – вообще роскошь. На такой дикой скорости становится очень страшно. Сижу, боясь шелохнуться. Перед поворотом водитель притормаживает, и я осторожно оглядываюсь. Туча отстала, мы оказались быстрее. Влетаем в город. Как же быстро на этот раз мы добрались! Видим везде мокрый асфальт, лужи. Видимо, дождь только что прошёл тут.

Впоследствии мы в кругу моторокеров обсуждали нашу поездку, и многим из тех, кто не был на Виленке, захотелось съездить туда.

Конец сезона 1988 года.

Очередное лето кончилось как-то внезапно, неожиданно для нас. Многие наши планы так и остались нереализованными. Повседневная рутина типа ремонта мотоцикла, помощь родителям на огороде, а подчас и собственная лень мешали нам осуществить наши мечты. Но нам всего-то по пятнадцать лет. Вся жизнь впереди. Ну, ничего, вот на будущий год я-то знаю, чем заняться. Следующим летом я не буду так бездумно тратить время впустую. Уж в грядущем-то году я.... О-го-го!

Между тем, наступила пора учёбы в СПТУ-10. Учился я на токаря. Учёба в «Фазанке» (название пошло от предыдущего названия подобных учебных заведений «ФЗО» – Фабрично-Заводское Обучение) коренным образом отличалась от учёбы в школе – не стало дневников, домашних заданий, появились новые друзья. Масса новых впечатлений на новом месте учёбы как-то заслонила собой воспоминания о минувшем лете.

Некоторые мои друзья на зиму загоняли мотоциклы домой, у кого была такая возможность. Зимой мы иногда заходили в гости к моторокеру Рашпилю. У него была «Ява», зимой он ремонтировал её дома. Одна стена в его комнате полностью была заклеена картинками и фотографиями мотоциклов из журналов. Мы постоянно рассматривали их. Более всего нас интересовали иностранные мотоциклы. Мы воспринимали их примерно так же, как луноход. Красиво, здорово, но очень далеко и совсем недоступно.

Кто-то сказал, что слышал, что зарубежные мотоциклы развивают мощность свыше ста лошадиных сил и разгоняются быстрее двухсот километров в час. Это что за двигатель должен быть и вся остальная конструкция, чтобы выдержать такие нагрузки. Конечно, ему не поверили и смеялись над ним.

Некоторым из нас нравились мотоциклы типа «Харлей-Дэвидсон», некоторым классические типа «ИЖа» или «Явы». Мне больше всего нравились гоночные. Особенно запомнился один – «Kawasaki». Он был целиком закрыт обтекателями, литые диски колёс, дисковые тормоза, прямоугольная фара. Он имел целеустремлённый, стремительный вид, очень красивый. Я прямо любовался им. Вот на таком покататься бы! Жаль, фотография была чёрно-белая, но мне казалось, что он красный. Засматриваясь на него, мысленно я гонял по улицам, лихо объезжая автомобили. Молниеносно разгонялся, резко тормозил. Проходил повороты, сильно закладывая мотоцикл на виражах. Летел по трассе с предельной скоростью 150 километров в час и больше. От моих грёз у меня даже дух захватывало. Мотоцикл такого вида, должно быть, весьма динамичен. Но о нём можно не мечтать. Это находится за границей, а там загнивающий капитализм. Но беспощадно угнетаемый буржуазией пролетариат умудрялся как-то кататься на таких чудесах зарубежной техники. Мы же жили в процветающем социализме, нам говорили, что мы свободны и нас никто не угнетает. Но у нас почему-то были мотоциклы, мягко говоря, скромнее. Ну, ничего, вот скоро грянет мировая революция, наступит коммунизм. Тогда и наши мотоциклы станут такими же, как у них. А может, наоборот... Когда-нибудь, лет через двадцать, будет у меня такой мотоцикл.

Рывок в Новосибирск. Весна 1989 года.

Вопреки моим ожиданиям, эта зима прошла быстро. Учёба в «Фазанке», новые друзья, масса свежих впечатлений захватили меня. «Фазанка» сильно отличалась от школы стилем жизни. Также я стал посещать спортивный атлетический клуб в подвале («Качалку»). Тогда это было модно. Мы занимались тяжелой атлетикой.

Вместе с переменой места учёбы сильно изменилась и моя жизнь. Мы, учащиеся «Фазанки» почувствовали себя взрослыми. Разрешилось курить на переменах, нам платили хоть и мизерную, но стипендию. Изучаемые предметы имели основную направленность на производство, а не на знания. Вообще атмосфера была весёлая.

Всю зиму днём я учился, после уроков накачивал мускулатуру в клубе. Скучать не приходилось. Весна пришла как-то сразу, напористо. Казалось, ещё совсем недавно бушевали суровые февральские метели, люди носили валенки, и было холодно. А теперь весело и бурно зажурчали апрельские ручьи, солнце жарило немилосердно, вместо сугробов везде появились огромные лужи, и стало жарко. Лёд на реке вскрылся необычно рано, и река пошла.

Я оставил тренировки в клубе, и с головой окунулся в мотоциклетную жизнь. По Парусинке уже носились моторокеры, причём в большом количестве. Постоянно было слышно то тут, то там треск мотоциклетных моторов. Я не мог спокойно смотреть, как другие катаются мимо меня с лицами, светящимися от счастья. Моя душа мучалась и терзалась. Я изнемогал от желания кататься.

Помня наш договор с родителями, я сходил в ДОСААФ (Добровольное Общество Содействия Армии, Aviации и Флоту) и записался на курсы обучения водителя категории «А».

Но до получения страхового накопления было ещё около месяца. И пока я катался на чужих мотоциклах.

Среди нас были такие, которые совершали дальнобой. Таких уважали. Мне тоже хотелось съездить куда-нибудь далеко. Наиболее распространённым местом для совершения дальнобоя считался Новосибирск. До него триста километров в один конец. Не каждый решался на такой риск. В дороге могло произойти всё.

Вот вернулись оттуда знакомые ребята. Впечатлений у них масса. Рассказывают всякие страшные истории о том, что видели в дороге, какие опасности и трудности они испытали. Угостили нас семечками, купленными в Новосибирске на базаре.

Наслушавшись их рассказов, решают ехать туда человек двадцать. Тоже на базар за семечками. Собралось человек десять. В итоге едем втроём на двух мотоциклах: «Восход-3М» и «ИЖ-Юпитер-5».

Ранним летним утром, в начале июня, Флор, Кисель и я выдвинулись из города. С собой у нас трёхлитровая банка с маслом. Мы беспокоимся, переживаем. Впереди неблизкий путь, справимся ли мы, не подведёт ли техника? Погода стояла сухая, но некоторое опасение внушала переменная облачность.

Едем. Волнение понемногу улеглось, дорога успокаивает. Движемся достаточно быстро, около ста километров в час. Красивые пейзажи расстилаются по обочинам. Интересно смотреть на поля, леса, мимо которых мы проезжаем. Отмахали мы километров около восьми-десяти. Погода начала портиться. Попали в дождь. Поначалу слабенький, он превратился в ливень. Ехать стало невозможно. Крупные капли дождя больно били по лицу, скорость снизилась до пятидесяти. Нас с Киселём обгоняет Флор на «Восходе», кричит, что нужно остановиться, переждать дождь, так как ехать невозможно.

Дорожное покрытие в этом месте представляло собой политый гудроном старый асфальт. Кисель начал тормозить. Едва он прикоснулся ногой к тормозной лапке, заднюю часть мотоцикла тут же занесло. Нас развернуло поперёк дороги, и мы с размаху рухнули на левый бок.

Меня прижало мотоциклом к дороге, выбраться из-под него я не мог. Мотоцикл, скользя на нас, развернулся, зацепился и ударился боковой подножкой о дорогу. Резко замедлил своё скольжение. От удара нас выбросило вперёд по ходу движения. Что интересно – я запомнил, как на моих глазах раздавился и лопнул задний левый указатель поворота. Мне показалось, что это происходило медленно, как в фильме с замедленной съёмкой. Стекло банка с маслом, которую я держал на коленях, оказалась у меня под животом и разбилась. Острые осколки пропороли мне куртку. Я понял, что нужно прокрутиться, чтобы стекло не поранило меня. Совершил несколько вращательных движений корпусом, стремясь избежать поражения осколками. Совершив пару оборотов, хотел остановить вращение моего туловища. Но не тут то было. Я вращался со страшной скоростью. Всё замелькало перед глазами, я потерялся в пространстве. Испугался, что могу попасть под встречный транспорт. Наконец остановился, вскочил, осмотрелся. Несколько легковых автомобилей остановились, кто-то один оттуда кричал, спрашивая, не нужна ли помощь. Хороший вопрос.

Мотоцикл неуклюже валялся посреди дороги. Двигатель работал на холостых оборотах, заднее колесо вращалось. Мы с Киселём подбежали, подняли его, откатали на обочину. Обратили внимание, что откуда-то на мотоцикле появлялась кровь, которую смывал сильный дождь. Осмотрели себя. Оказалось, у меня на правой ладони глубокая рана, она сильно кровит. Я был весь мокрый от дождя, измазан маслом и кровью. Боли не чувствовал вообще. Я видел кровь и раньше. И свою, и чужую. Стою и смотрю на рану, думаю, как остановить кровотечение. Тут неожиданно к горлу снизу подступил какой-то ком, и весь мир стал ярко-зелёным, затем вдруг сознание померкло, и я отключился. Очнулся оттого, что меня шлёпает по щекам испуганный Флор и что-то кричит. Но я видел только его лицо и широко раскрывающийся рот. В ушах у меня звенело, я ничего не слышал. Постепенно пришёл в себя. Дождь лил мне на лицо. Я закрыл глаза с намерением полежать немного перед тем, как встать. Сил не было совсем. Но Флор стал тормозить меня и пытался поднять. Я едва нашёл в себе силы прошептать ему несколько слов. Он перестал меня трясти и наклонился к моему рту, чтобы расслышать меня, так как я говорил тихо. Я послал его подальше матом. Тогда он оставил меня в покое. Полежав минут пять, я собрался с силами и встал. Кисель с Флором стояли под деревом. Дождь лил, как из ведра.

У мотоцикла были следующие повреждения: разбит задний левый указатель поворота, левое зеркало, левая часть руля загнута вверх под прямым углом. Дуги безопасности, имевшиеся в передней части мотоцикла, очень сильно помогли нам избежать больших травм.

Кисель, как и я, в шоковом состоянии. Ливень постепенно превратился в слабый дождь, но не прекращался. Мы решаем ехать обратно. Заезжаем в какую-то деревню. Дороги до боли привычные – непролазная грязь по колено. Почему-то именно здесь понимаю одну из причин, почему Гитлер не смог завоевать Советский Союз. Зашли в Сельпо – деревянный одноэтажный магазинчик с облупленной вывеской и скрипучей дверью. Купили пряники с сахарной поливкой и молоко в пол-литровых пакетах, имеющих форму трёхгранной пирамидки. Надкусив и оторвав вершину этого тетраэдра, пьём молоко. С аппетитом поели, стоя на крыльце магазина, глядя на дождь и на повреждённый мотоцикл. Нужно было выгнуть руль обратно. Хорошо бы найти какую-нибудь трубу, одеть её на руль и выпрямить его. Но ничего под рукой нет.

Тогда Флор сел на мотоцикл, угрюмо исподлобья посмотрел на изогнутый руль. Примерно с минуту гипнотизировал его, не моргая. Мы с Киселём стояли на крыльце и смотрели, ожидая, что же будет делать Флор дальше. Кисель хотел что-то сказать, но я рукой, молча, остановил его. Флор медленно взялся обеими руками за руль, взгляд его выражал злобу и решимость. Глаза стали круглыми, скулы резко очертились. Он приловчился, выбирая наиболее удобное положение тела. Глядя как-то чуть мимо места изгиба, прищурился. Он весь ушёл в себя, сосредоточился. Он стал похож на гордого индейца Северной Америки, который откопал

топор войны и собрался на священную войну, готовый погибнуть за честь племени. Таких персонажей показывают в вестернах. Глядя на него, я почувствовал, что у меня по спине побежали мурашки. Мы переглянулись с Киселём. А Флор уже ничего не видел и не слышал. Для него сейчас существовал только гнутый руль, который во что бы то ни стало необходимо выгнуть обратно. Он взялся крепко за трубу руля, напрягся, его пальцы побелели. Он начал гнуть. Руки задрожали, огромное напряжение отразилось на его лице, но руль не поддавался. Он оскалился, напрягаясь, всё больше и больше. Невероятным усилием он начал медленно разгибать трубу руля. Слой хрома, которым был покрыт руль, в месте изгиба вспучился и потрескался. Лицо его побагровело, на лбу вздулись вены, выступил пот, жилы на шее выделились. Мы с Киселём ужаснулись. Медленно, задержав дыхание, Флор выгибал руль обратно. Он побеждал металл! Уже в конце, когда осталось немного, он издал странный звук. Даже не звук, а крик, точнее, скрип души человека, прикладывающего нечеловеческое, невероятное усилие: «К-к-к-е-е-е-а-а!!!».

Руль был выгнут. Даже дальнейшей правки не требовалось. О бывшем повреждении напоминал только облезший в месте изгиба хром.

Дорога домой не была радостной. Вернулись мы с чувством досады и разочарования. Но падать духом мы себе не позволим! Твёрдо решили собраться с силами и через неделю повторить попытку. Но в этом году совершить круиз нам было не суждено. Мы так и не собрались больше в дальнюю поездку.

Учёба на водительское удостоверение. Весна 1989 года.

В середине мая, когда начинается самый разгар сезона, из ДОСААФа нам с Флором пришла открытка с извещением о том, что начинается учёба для получения водительского удостоверения категории «А». На первое собрание я пошёл с двояким чувством: во-первых, надо, во-вторых, жаль тратить драгоценное летнее время на учёбу.

В первый день мы познакомились с преподавателем, и он предупредил нас, что учиться мы будем всё лето ежедневно с шести до девяти часов вечера все дни, кроме выходных. Опоздание приравнивается к прогулу. Три прогула, и курсант отчисляется с курсов, ранее уплаченная сумма не возвращается. Если мы не сдаём экзамен в ГАИ с третьего раза, дальше ДОСААФ прекращает нас курировать, и эту проблему мы будем решать самостоятельно.

Честно говоря, мы с Флором приуныли от такого положения дел. Преподаватель объявил, что сегодня у нас было вводное собрание, и что поэтому мы свободны. На следующий день всё же мы пошли учиться. Я ведь обещал родителям получить водительские права. Да и учиться было больше негде.

Во второй день мы занимались вместо трёх часов полчаса, точнее, не занимались, а оформили официальную часть, выбрали старосту, внесли оплату, получили первое домашнее задание. И преподаватель отпустил нас. Он объявил, что сегодня у нас было организационное собрание, и что поэтому мы свободны.

В третий день преподаватель начал читать нам правила дорожного движения, но минут через пять ему и нам это надоело. Он посмотрел на часы, вздохнул, и сказал, что выдаёт нам домашнее задание – читать правила дома. Затем он объявил, что сегодня у нас было первичное занятие, и что поэтому мы свободны.

На четвёртый день преподаватель принёс нам экзаменационные билеты. Поручил старосте проследить, чтобы мы решили все, как минимум, по три билета и ушёл. Ответы на вопросы билетов мы должны будем показать преподавателю завтра. Мы с Флором быстро решили по паре билетов и побежали кататься на мотоциклах.

На пятый день преподаватель поручил старосте отмечать явку курсантов на занятия. Оставил таблицу с ответами на вопросы билетов и ушёл. Мы ещё немного позанимались и разошлись.

На шестой день мы с Флором опаздывали на занятия. Вдруг мы случайно видим на автобусной остановке нашего преподавателя весьма навеселе. И мы решаем сегодня прогулять занятие, использовать своё право на один из двух прогулов.

Впоследствии выяснилось, что староста, такой же, как мы, обычный человек и всё понимает. И преподаватель всё понимает. И мы, курсанты, всё понимаем. В общем, из нас никто на курсы эти не ходил. Экзаменационные билеты мне дал кто-то из знакомых, и я занимался на досуге дома. Когда пришло время сдавать экзамен в ГАИ, мы сдали его и получили «Права».

Первый мотоцикл. Лето 1989 года.

Я считал дни до получения страхового накопления. И вот в начале июня наконец моим страданиям пришёл конец и наступил долгожданный момент – родители выдали мне громадные деньги – тысячу рублей! Правда, тут же выяснилось, что нужно безотлагательно решить кое-какие материальные затруднения нашей семьи. Они сказали мне, что я человек взрослый и должен всё понимать. В общем, через несколько дней осталось около шестисот рублей. Я понял, что если я в ближайшие дни не потрачу деньги, то они будут потрачены всей семьёй для дальнейшего облегчения материальных затруднений, страданий, воплощения мечтаний, исполнения желаний и тому подобное.

Я был в гуще мотоциклетной жизни, в курсе всех событий. Подыскивать мотоцикл мне не пришлось, несколько вариантов с предварительными договорённостями у меня уже были на примете.

И вот наступил долгожданный момент покупки. Это был, конечно же, ИЖ-ПС. Цена – пятьсот рублей. Я предлагал четыреста пятьдесят, ссылаясь на плохое техническое состояние объекта торговли. Продавец, такой же молодой парень, как и я, парировал, что цена и так невелика. Я вытащил из кармана пучку купюр по двадцать пять рублей, раскрыл её веером, и стал махать им перед носом продавца. Говорил, что за эти деньги я найду себе другой вариант. В общем, сторговались мы за четыреста семьдесят пять.

Он отдал мне ключ и документы. И мы ударили по рукам. Больше ничего при сделке не требовалось. Гаишников устраивал тот факт, что вообще хотя бы какие-то документы имелись. Права на мотоцикл у нас спрашивали редко. Про техосмотр нечего и говорить.

Продавец никогда не видел владельца мотоцикла, записанного в техпаспорте. Сам он покупал мотоцикл на таких же условиях. Впоследствии сам я продал мотоцикл аналогично.

Счастью моему не было предела. Я катался целый день, не смотря на серьёзные неисправности, имевшиеся на мотоцикле. Но они не могли омрачить восторженной радости.

Мотоцикл заводился только «с толкача», так как кикстартер беспомощно проскальзывал. Сцепление «велю» на малых оборотах, на высоких же оно буксовало. Из электрооборудования работала только лампа включения зажигания и стоп-сигнал. Аккумулятор был абсолютно нерабочий – для того, чтобы завести с толкача, нужно было каждый раз сильно разгонять мотоцикл. Рама оказалась гнутой – на скорости выше ста километров в час мотоцикл опасно бросало в стороны.

В первый день я катался до вечера, удовлетворяя своё дикое желание. К вечеру меня немного отпустило, и я принялся за ремонт.

Разобрал я мотоцикл в девять часов вечера и стал ремонтировать сцепление. Было страшно одному разбирать огромный двигатель. Но приятно оттого, что свой. Конечно, ранее я принимал участие в ремонте аналогичных мотоциклов, но то были чужие мотоциклы. А к своему двигателю я относился совсем иначе, трепетно, даже благоговейно.

После мопедовского, он казался мне просто исполинских размеров. У меня никак не получалось настроить как следует работу сцепления. Наступила ночь. Много раз я разбирал и собирал мотор. Каждый раз с трудом заводил его с толкача, пробовал работу. Фара моя не работала, и я ездил вдоль гаражного кооператива в свете переносной лампы, вынесенной из гаража. Но сцепление то вело, то буксовало. Никак я не мог найти золотую середину. Ближе к утру мной стало овладевать отчаяние. Нужно было попросить отца помочь, он бы сделал всё как нужно. Но вечером мне казалось, что достаточно подкрутить регулировочный винт, и всё. Но всё оказалось сложнее. Начав ремонт, я уже не мог остановиться. При очередной попытке разбора мотора, я думал, что это в последний раз, и сейчас сцепление заработает правильно.

Взошло солнце, приходили люди, выгоняли автомобили из гаражей и уезжали на работу. Я же упорно не сдавался и продолжал ремонт. В очередной раз разобрал муфту сцепления («корзину»), сел перед ней по-турецки. Я не понимал, почему она не работает, хоть убей. Все детали в хорошем состоянии, все узлы по отдельности работают исправно, все вместе работать отказываются. Так похоже на общество людей.

Мыслей не было. Измождённый, перемазанный маслом, я сидел перед разложенными на куске полиэтилена деталями и смотрел на них. Мотоцикл лежал на правом боку и смотрел на меня своей фарой, как живой. Ему нужно помочь, его нужно вылечить, а я не могу, потому лишь, что не понимаю. Как обидно ощущать себя беспомощным ремонтником исключительно по причине неопытности. Рассеянно стал складывать из ведомых дисков сцепления цветочек, похожий на ромашку. Один диск в середине, шесть по кругу. Убрал диск из середины. Так.

Смутная догадка стала вырисовываться в моём сознании, словно неясный, расплывчатый силуэт прояснялся в тумане. Ну-ка, ну-ка... А что, если...

У меня словно открылось второе дыхание. Ещё чётко не сформулировав себе план действий, я подскочил, как ошпаренный, и бросился собирать корзину. Одну пару дисков, ведомый и ведущий, я намеренно не стал вставлять. Уже набив руку на этом деле, быстро собрал двигатель. Завёл мотоцикл, опробовал. Ура!!! Неужели! Сцепление работало идеально. Я победил его! Впоследствии оказалось, что прежний владелец намеренно вставил лишнюю седьмую пару дисков для увеличения надёжности.

От радости я отвинтил полный газ. Мотоцикл злобно взвыл, словно пришпоренный конь. Заднее колесо бешено завертелось, выбрасывая из-под себя гравий. Мотоцикл рванул вперёд с небывалой силой, я рефлекторно вцепился в руль. При этом правая рука автоматически ещё добавила газу. Мотоцикл, казалось, и так находившийся на пике мощности, вдруг пронзительно завизжал и буквально выстрелил вперёд. Переднее колесо поднялось вверх, я увидел небо. Ноги мои сорвались с подножек, я держался за руль руками изо всех сил. Грудью на баке, животом на сиденье я, испуганный, с чудовищным ускорением, разогнался вдоль гаражных рядов по направлению к кустам. Я летел вперёд, уподобившись белью на верёвке, которое трепещет на ветру.

В это время впереди появились мои друзья – моторокеры, привлечённые яростным звуком выхлопа. Они шли в гараж.

Увидев «Спорт», несущийся на заднем колесе прямо на них, с ревущим дурным голосом двигателем, они бросились врассыпную. Я сгруппировался, подтянулся, с невероятным трудом взял ситуацию под контроль. Вскочил на сиденье, с диким заносом повернул под прямым углом, лихо заложив мотоцикл, чуть не завалившись на повороте. Подняв плотное облако пыли, под мощный рёв двигателя прошёл поворот. При этом у меня у самого душа ушла в пятки, но виду я не подал. Выпрямив мотоцикл после поворота, молниеносно разгоняюсь, переключаюсь на вторую передачу и опять вваливаю полный газ. Под характерный вой двигателя, подлетая на кочках, уношусь вдаль в клубах пыли и дыма. Таким образом, я ворвался в мир моторокеров.

Вернувшись в гараж, я, довольный и счастливый, прислонил мотоцикл к гаражу. Хотел прибрать инструмент и поехать прокатиться ещё разок. Прибрался. Тут понял, что физически не в состоянии толкать мотоцикл. Во рту пересохло, а воды не было. Руки мелко дрожали, колени подгибались. Заболела голова. Я вспомнил, что со вчерашнего утра ничего не ел и не пил. Да и родители, наверное, потеряли меня. Хотя они привыкли к моим поздним приходам домой. Я подтянул трос сцепления, выбрав небольшой люфт, вытер тряпкой руки и лицо, переоделся. Закрыв гараж и пошёл домой единственно с целью наскоро перекусить и быстро вернуться. Было десять часов утра.

Дома никого не было, я второпях плотно позавтракал. Меня разморило. Прилёг на пять минут. И тут же заснул, погрузившись в сон, словно в густой туман. Проснулся уже вечером.

Было около семи часов. Оказывается, родители пришли с работы, увидели меня, лежащего на диване с ключами от гаража в руке, крепко спящего. И всё поняли.

Я сбивчиво объяснил родителям, что купил мотоцикл, и что он требует небольшого ремонта. Оказывается, отец утром искал меня, был в гараже и видел мотоцикл. Он одобрил покупку, хотя ему больше нравились «Явы». Мама накормила меня ужином, я взял двухлитровую банку с водой и пошёл, точнее, побежал, в гараж.

Вообще я планировал отремонтировать мотоцикл. Мои друзья засобирались кататься по городу. Не мог же я оставаться в гараже! Но успел только на скорую руку подключить фару, она заработала. Ещё неопытный водитель, я поехал кататься со всеми. Конечно же, удовольствие получил огромное, несмотря на множество неисправностей моего мотоцикла. Кстати, заметил, что мой мотоцикл в плохом состоянии не единственный в компании катающихся моторокеров. Прокатавшись до ночи, я поставил стального коня в гараж и вместе со всеми пошёл домой. Было интересно идти всей компанией с Парусинки через лес, обсуждая сегодняшние покатушки. Мне было очень приятно ощущать себя таким же равноправным моторокером, как эти крутые парни. Слава Богу, душу я отвёл. Я был абсолютно счастлив. Мотоцикл в этот день я так и не отремонтировал.

ГАИшники. Лето 1989 года.

На следующий день я проснулся рано, часов в девять утра. Люблю каникулы. Проснёшься летним утром, никуда идти не надо. Дома никого, тишина и покой. Луч солнца из окна нетерпеливо светит в лицо, заставляет вставать, начинать новый день. Лениво потягиваюсь в сладкой истоме, напрягаю затёкшие за ночь мышцы до дрожания конечностей, и замираю в причудливой позе. Глаза не открываю, улыбаюсь в предвкушении сегодняшнего дня. Нет, не буду вставать, полежу ещё немного...

А мотоцикл?! Мотоцикл же ждёт меня! От этой мысли резко и широко открываю глаза, чувствую прилив энергии. Откинув одеяло прочь, как пружина вскакиваю. Умываюсь, завтракаю, навожу порядок у себя в комнате и на кухне. Взяв с собой воды в трёхлитровой стеклянной банке, выхожу из дома и торопливым шагом иду в гараж. До гаража идти минут двадцать. На улице жара, солнце печёт во всю.

В гараже раздеваюсь до трусов, выкатываю мотоцикл на улицу. Кропотливо ремонтирую электропроводку. Дело это долгое, нудное. Наконец закончил определённый этап работы. Не могу терпеть, надо прокатиться.

Завожу с толкача, решаю ехать в город. Мне нравится маневрировать по улицам, на поворотах накрывая мотоцикл в стороны. Выезжаю на окраинную улицу Северную, разгоняюсь. Звук «Спортовского» двигателя не как у всех. Густой, kloкочущий, таящий в себе скрытый потенциал, который хочется реализовать. И я даю полный газ. Тяга увеличивается лавинообразно. В восторге разгоняюсь, всё быстрее и быстрее, и нет предела ускорению.

И тут в момент достижения наибольшего удовольствия, вдруг прямо из ниоткуда, на дороге материализуется ГАИшник. Полосатым жезлом уверенно так делает мне сигнал остановиться. Во мне сразу вспыхивают два противоречивых чувства: первое – дать ещё больше газу и удрать; второе – подчиниться и остановиться. Решаю остановиться и пообщаться. Ни разу ещё меня не останавливали ГАИшники, посмотрим, чем это закончится.

Между мной, 16-летним моторокером и взрослым, на вид 30-летним дяденькой-гаишником, завязывается следующий диалог:

– Старший лейтенант Иванов. – Он отдал мне честь.

Решаю вести себя для начала вежливо, так как у меня не всё в порядке с точки зрения Правил Дорожного Движения.

– Ты куда так несёшься, да ещё без шлема? По городу нельзя ездить свыше шестидесяти километров в час, тебе это известно?

– Да вот мотоцикл купил позавчера только, прокатиться захотелось. А спидометр у меня не работает, ещё не успел отремонтировать. Там надо наконечник гибкого вала перепаять. А шлем дома, за ним и еду.

– Права у тебя есть?

– Нет, но я уже обучаюсь, экзамены в конце июля.

– Понятно. А от мотоцикла документы есть хоть какие-нибудь?

– Конечно, а как же без документов! Вот.

– Так. Техпаспорт выдан одиннадцать лет назад. Явно, это не ты записан здесь.

– Конечно не я, я ж всего два дня назад мотоцикл купил, но обязательно перепишу потом на себя.

– Ну ты давай, поаккуратнее ездь. Что ты так гоняешь? Не торопись, опыта наберись сначала, скорость сама придёт. И шлем одевай. Я сам в юности катался так же, как ты сейчас. Ещё раз встречу без шлема, оштрафую. Езжай. – Он рассматривает мой мотоцикл. Чувствовалось его доброжелательное ко мне отношение.

– Толкните, пожалуйста, а то у меня аккумулятор дохлый и кикстартер не работает.

– Понимаю. Садись.

Из-за руля УАЗика выходит ещё один усатый ГАИшник, постарше. Они вдвоём толкнули меня, я завёлся с толкача и поехал. Признаюсь, я невольно стал уважать Гаишников за такое лояльное ко мне отношение.

Ремонт. Лето 1989 года.

Через пару дней после покупки мотоцикл у меня стал стремительно ломаться, буквально рассыпаясь на глазах. Я его ремонтировал, но скорость возникновения и обнаружения поломок превышала скорость ремонта. Очень скоро мотоцикл превратился в грудку металлолома. Перестала работать вилка, коробка передач, электрооборудование, кикстартер, двигатель перестал заводиться даже с толкача, аккумулятор сел до такой степени, что лампочка включения зажигания перестала гореть, замкнула катушка зажигания («бобина»). И ещё множество неисправностей – например, на заднем колесе осталось двенадцать спиц из тридцати шести.

Я растерянно смотрел на останки мотоцикла. Не об этом я мечтал два года.

На голом энтузиазме я две недели ремонтировал его. Новые запчасти стоили катастрофически дорого, и о покупке их речь не шла. Например, аккумуляторов в магазине не было, а на рынке («толчке», «туче») он стоил двести рублей.

Мне помог мой отец. Он отремонтировал храповой механизм кикстартера, заточив его зубья, взял у кого-то на время аккумулятор, реанимировал заднее колесо, достал некоторые запчасти. Он много сделал для меня.

Я торчал в гараже, а мои друзья ездили мимо меня взад-вперёд. Душа моя рвалась из груди, но ездить я физически не мог. Мотоцикл мой был разобран, и я с ужасом взирал на него. Рама лежала отдельно, на боку, оставшаяся на ней фара грустно, тоскливо так смотрела на меня из мрачного угла. Двигатель разобран, заднее колесо у отца на работе. Бак и сиденье на полке. Собирая его, я порой впадал в отчаяние, а смогу ли я собрать эти детали вместе, как было. К тому же не хотелось всё делать на скорую руку да на долгую муку. Надёжно собирать гораздо дольше. Но что не сделаешь для любимого мотоцикла.

Наконец, ремонт стал продвигаться к концу. Двигатель собирать и разбирать пришлось несколько раз, при этом я научился регулировать с помощью специальных шайб работу коробки передач, вообще стал разбираться в конструкции двигателя, что мне пригодилось в дальнейшем.

Вот, наконец, ремонт окончен, и наступил долгожданный час испытания. Мотоцикл завёлся с кикстартера. И я, ликующий, поехал кататься. Какое это счастье – достижение цели, к которой долго и мучительно шёл, преодолевая трудности. Я самозабвенно катался по Парусинке. В это время я был счастлив. Мне больше ничего не хотелось. Я так долго мечтал о мотоцикле, и теперь он у меня был!

Наши мотоциклы и мы. Лето 1989 года.

Впоследствии мотоцикл ИЖ-ПС оказался весьма нежным, несмотря на свою мощность. Часто ломался просто вследствие износа деталей. Он весьма капризен, и требовал к себе внимательного отношения. В порядке вещей считалось, если выходил из строя генератор, прерыватель, конденсатор, реле-регулятор, бобина, свеча. Транзисторный прерыватель указателей поворотов вообще перегорал одним из первых, и многие использовали самодельные, более надёжные, либо релейные прерыватели от «Яв» или автомобилей. Ломались текстолитовые диски сцепления, самопроизвольно откручивались детали, например, барабан сцепления («Корзина»). Вообще крепёж, в частности, двигателя, был ненадёжен. Быстро изнашивались приводные звёзды – как ведущая, так и ведомая. Многие ответственные детали были недолговечны – например кривошипно-шатунный механизм и цилиндропоршневая группа. Элементарно могло лопнуть поршневое кольцо, вылететь штифт из кольцевой канавки, вывалиться стопор поршневого пальца. Много было конструктивных недостатков. Например, для того, чтобы снять корзину сцепления, необходимо было снимать весь двигатель, потому лишь, что один маленький винтик крепления крышки находился в самом нижнем правом углу, который был надёжно прикрыт рамой. И он ехидно так выглядывал из-под неё. А для того, чтобы снять двигатель, нужно было расклепать цепь. Замок цепи, как и многое в то время, являлся дефицитом. Устранить этот недостаток можно было, только лишь переварив раму. А у ИЖ-ПС она закалена, и подвергать её термической обработке нежелательно, так как конструкция потеряет жёсткость. Тем не менее, моторокеров это не смущало, рамы варили и переваривали.

«Явы» имели другие недостатки, но, в совокупности, минусов имели примерно столько же, как и «ИЖи». В частности, слабым местом «Яв» была коробка передач. Подшипники промежуточного вала были латунные или, на более новых моделях, игольчатые. Они были ненадёжные, быстро изнашивающиеся, дефицитные. Ремонт был трудоёмкий. Вилочки переключения передач при малейшем перекосе или излишнем усилии сразу ломались. Левый и правый поршни были невзаимозаменяемые, коленвал массивный, на левый и правый не разъединялся. Посадочные места поршневых пальцев в поршнях имели большую величину натяга. Вставить палец в поршень можно было, лишь нагрев последний в кипятке. Верхний подшипник шатунной шейки имел игольчатый подшипник без сепаратора. Для установки поршня нужно было сначала наклеить на смазку типа солидола иголки в шейку. Затем поршень, нагретый в кипящей воде, предстояло вместе с пальцем быстро установить в шейку, не уронив из неё иглочки. Все сопрягаемые детали не должны иметь зазора между собой. В случае неосторожного движения, например, если дрогнула рука, перекозились иглы или поршень остыл, все операции приходилось выполнять заново.

Мы постоянно материли инженеров, принявших неудачные конструктивные решения. В инструкциях по эксплуатации и ремонту предлагалось использовать специальные приспособления и съёмники, которых никто из нас никогда не видел. Мы изготавливали свои, почти всегда примитивные. Из всего оборудования были лишь тиски и молоток. Тем не менее, других мотоциклов не было. И приходилось любить то, что было. Иногда спорили о том, что лучше – «Ява» или «ИЖ». Явного перевеса в споре ни одна из сторон добиться не могла.

Нужно отметить, что у бывалых моторокеров поломок было меньше по двум причинам: первое – опыт, второе – многое уже было не раз переделано, переварено, перепаяно, укреплено.

Вообще, все мотоциклы, на которых мы ездили, относились к одному классу – универсал. В продаже были несколько марок мотоциклов, но фактически он различались только по объёму цилиндра. Двухтактные: «Минск» – 125 кубических сантиметров; «Восход» – 175; «ИЖ», «Ява», «Чезет» – 350. Четырёхтактные с колясками «Урал», «Днепр» – 650. Это самые распро-

странённые марки. Были ещё мотороллеры «Вятка», «Тула», «Тулица», «Муравей» – с объёмом цилиндров 200 кубических сантиметров. Но их было мало, и они с нами не катались.

В секциях мотокросса были кроссовые отечественные и чехословацкие мотоциклы «ИЖ» и «Чезет» объёмами 125, 250, 350 и 500 кубических сантиметров, но про них – отдельный разговор.

В нашей мотобанде были, в основном, «Явы» и «Спорты». Все без исключения мотоциклы были многократно переделаны, в результате чего в первозданном виде мотоциклов не было.

Вследствие частых поломок приходилось довольно много времени проводить в ремонте.

Довольно скоро у меня уже имелся ряд характерных переделок. Не буду утомлять читателя описанием технических подробностей. Опишу усовершенствования и особенности мотоциклов ИЖ-ПС лишь в общих чертах.

Переднюю и заднюю часть мотоциклов поднимали. У меня передняя часть была поднята на шестьдесят миллиметров, задняя на пятьдесят. Были мотоциклисты, поднимавшие мотоциклы на двести миллиметров и больше. На таких высоких мотоциклах они без труда ездили через рельсы, что было очень кстати, если приходилось уходить от милицейской погони. Часто ноги не доставали до земли, на больших скоростях мотоцикл трясло, и он вилял из стороны в сторону. Жёсткости у такой подвески не было вообще. Редко поднимали на высоту более ста миллиметров. Обычно с такими переделками долго не ездили.

Приводная цепь имела защитный кожух у всех мотоциклов, кроме ИЖ-ПС. Кожух представлял собой разъёмный металлический корпус вокруг ведомой звезды, который соединялся резиновыми гофрированными профильными кожухами с правой крышкой двигателя, где находилась ведущая звезда. Цепь необходимо было периодически смазывать следующим образом: На водяной бане нагревалась консистентная смазка типа солидола, в которую насыпали графитовый порошок. Эта смесь разогревалась и становилась жидкой, как вода. Отмытую в бензине цепь опускали туда, и, периодически помешивая, некоторое время держали там. Затем цепь вынимали и подвешивали для того, чтобы с неё стекла лишняя смазка. Затем цепь протирали сухой тряпкой и устанавливали на мотоцикл. Для мотоциклов ИЖ-ПС это было очень важно, так как у них цепь была открыта, и, не будучи смазанной, быстро изнашивалась, вытягивалась и выходила из строя. У мотоциклов «ИЖ» задний кожух был дюралевый, его разъём между двумя половинками соединялся достаточно плотно. Моторное масло сочилось через пыльник толкателя сцепления, который находился внутри вторичного вала коробки передач. Оно попадало в корпус правой крышки двигателя, переносилось цепью в задний кожух. Герметичности соединений хватало для того, чтобы масло не вытекало ни откуда. Таким образом, цепь работала в идеальных условиях – в масляной ванне.

Для того, чтобы можно было заливать бензин А-76 или А-72 стоимостью тридцать копеек за литр вместо АИ-93 стоимостью сорок копеек под головку цилиндра или под цилиндр клали прокладку толщиной 1,3 миллиметра. Под конец недели, когда горожане собирались на дачи и огороды, на автозаправках часто бывали огромные многочасовые очереди. Причём в один бак не отпускали более двадцати литров. Некоторые занимали по две-три очереди. Заправляться лучше всего было заранее. А накануне поездки – ночью или на автозаправках вдалеке от города.

Многие запчасти были дефицитом. Одной из дефицитных деталей был аккумулятор. Обслуживаемые аккумуляторы не имели верхней крышки, их верхняя часть была залита гудроном. Для ремонта гудрон необходимо было выковыривать, разбирать батарею. Дефектные пластины с осыпавшимися ячейками следовало заменять новыми или удалять. Новые пластины брали из других аккумуляторов – от грузовых или легковых автомобилей. Гудрон нужно было расплавлять и заливать батарею снова.

Некоторые собирали самодельный гальванический блок из батареек для бытовых приборов напряжением по полтора вольта, спаивая двадцать семь элементов в три секции по девять штук. Такой блок имел преимущество – был доступен и недорог. И имел ряд недостатков: такой блок плохо брал зарядку, практически не заряжался. Хватало его максимум на месяц (в зависимости от состояния электрооборудования и интенсивности эксплуатации мотоцикла), отдельные элементы могли взорваться в случае большого тока заряда или разряда из-за выхода из строя реле-регулятора или других деталей электрооборудования. Спаивать такие батареи паяльником нужно было осторожно, так как в случае перегрева расплавлялись внутренние детали батареек, получался либо обрыв, либо короткое замыкание внутри, внешне незаметное. Мощности такой батареи часто не хватало для запуска двигателя кикстартером и приходилось заводить мотоцикл с толкача.

Систему зажигания с принудительным возбуждением ротора генератора, требующую аккумулятора, заменяли электронной системой зажигания от мотоциклов «Восход» или «Минск». Эта система имела огромное преимущество – она работала без аккумулятора. Но имела четыре недостатка:

1 Ротор был очень тяжёлым, и правый коренной подшипник коленвала работал с перегрузкой;

2 Вследствие увеличения массы ротора характеристики двигателя становились хуже (он чуть медленнее развивал обороты, дольше замедлялся) по причине увеличения инерционности вращения коленвала;

3 На двигателе ИЖ-ПС коленвал вращался против часовой стрелки (в отличие от всех других отечественных мотоциклов), поэтому и без того маломощный (45-60 Ватт) генератор работал не так, как положено, и все потребители (например, фара) работали не на полную мощность, особенно на малых оборотах.

4 Датчик Холла, дающий сигнал для искрообразования, был ненадёжен.

5 Звуковой сигнал издавал хрюкающие звуки, что было несолидно для такого серьёзного мотоцикла.

Прямоугольная фара, особенно если перед ней стояла металлическая сетка, считалась последним писком моды. Смотрелось очень эффектно. Фару ставили от автомобилей «Москвич АЗЛК-2140» (предпочтительно) или «ВАЗ-2105». Кстати, при быстрой езде ветер в такой сетке громко и постоянно свистел.

Модным считался чёрный цвет. Мне больше нравится вишнёвый цвет, но это дело вкуса.

Между баком и сиденьем обычно заталкивали свёрнутую небольшую тряпку для вытирания мотоцикла, например, от подтёков бензина или масла. В передний кронштейн крепления двигателя вставляли отвёртку для подтяжки и регулировки, которая требовалась постоянно.

На Парусинке вместе с нами тусовалось много народу. Собирались небольшими кучками по различным гаражам. Сюда приходили те, кому было скучно сидеть во дворе. Были и просто любопытствующие, и те, кто планировал в ближайшем будущем приобрести мотоцикл. Если кто-нибудь подъезжал к тусовке, его мотоцикл тут же обсуждался.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.